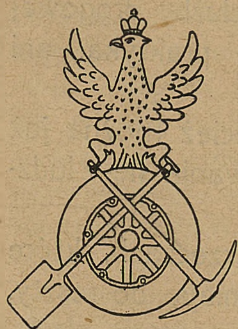
Konto P. K. O. 180.374.

Opłata pocztowa uiszczona gotówką



DROGOWIEC

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW DRÓG KOŁOWYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ IM. MARSZAŁKA JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO

Nr. 7 (41) LIPIEC 1937 R. ROK V.

Po co pisać?

I cóż pisać? I cóż pisać stale i bez przerwy, kiedy zabiegi i usiłowania Centrali Związkowej nad piekącym zagadnieniem poprawy bytu pracowników dróg kołowych utknęły na martwym punkcie.

A myśmy już dali z siebie wszystko i maximum dobrej woli i umiar i takt, no a wreszcie i cierpliwość. Czyż trzeba znów po kolei, po kolei aż do znudzenia przytaczać wszystkie tak nam znane argumenty? Czyż trzeba podkreślać, (nie wiemy doprawdy jakim krojem pisma wydrukować to jedno zdanie), że jeszcze dzisiaj duży odsetek dróżników zarabia miesięcznie poniżej 60 zł.

Czyż należy tracić czas na argumentację, że wysunięte przez nas uposażenia minimalne dla służby drogowej, a więc:

dla dróżników	zł. 100.—	miesięcznie
dla drogomistrzów . . .	zł. 220.—	,,
dla techników	zł. 300.—	,,

stanowią naprawdę postulat uwzględniający i całość interesów Państwa i precyzyjne wczucie się w ciężkie położenie finansowe naszego Samorządu.

I na wszystkie postawione wyżej pytajniki precz nie możemy znaleźć odpowiedzi, a jednak pisać trzeba!!! Trzeba stale i bez przerwy zwracać uwagę, że wszelkie plany, łączące się pośrednio lub bezpośrednio z aktualnym problemem dróg, z motoryzacją, z obronnością kraju i t. p. Wszystko to w sumie zazębia się ściśle o personel, budujący czy też naprawiający nasze drogi.

Że personel ten trzeba podciągnąć wzwyż, fachowo przeszkalając i zapewniając mu najskromniejsze, może nawet więcej jak skromne warunki egzystencji, ale przynajmniej kierowane jakąś ,,skalą życiową" jakąś dolną poza którą zaczyna się już samowola i przemoc, którą wszakże można ukrócić.

No bo przecież jeśli mamy dróżników za 40 zł. miesięcznie, no to logicznie rozumując możemy płacić i po 20 zł., a może wogóle zaczniemy wymagać, aby pracowali zupełnie bezpłatnie.

To co powiedzieliśmy wyżej to nie frazes, bo dzisiejszych uposażeń służby drogowej nie można niczem umotywować, ani wymaganemi kwalifikacjami, ani żądaną praktyką, ani trudną i odpowiedzialną pracą.

Naszym zdaniem panuje więc zupełna dowolność, no a wtedy przecież można już płacić ile się komu tylko podoba: znajdując się już o krok od ironji, i naśmiewania się z ludzkiej krzywdy.

My zaś ze swej strony będziemy stale, aż do znudzenia pisali o tych rzeczach, które nie załatwione szkodzą i społeczeństwu i Państwu, a przedewszystkiem zabagniają do reszty, zabagnioną i tak dostatecznie, tak zwaną sprawę drogową.

Na litość Boga!!! nie można precz bez końca planować, opracowywać, zastanawiać się i tp., i tp. wtedy, kiedy pod nogami poprostu grunt się pali. Każdy dzień zwłoki chyba nas już dość drogo kosztuje!!!

Nędzą i głodem pracownika drogowego nie uzdrowimy naszych samorządów!!! Powtarzamy głośno, aby nas usłyszano: „Nie uzdrowimy".

(—) REDAKCJA

J. Maciejowski

„Metody pracy"

Kilkakrotnie już pisałem na łamach „Drogowca" że powodzenie w obronie zrzeszonych w dużej mierze zależy od właściwych metod pracy kierowników danej organizacji. Nie ulega kwestii dyskusji, że metody te są różne i wybitnie zależne od środowiska w jakim działamy.

Jeśli mowa o naszym Związku Drogowców to bezprzecznie wybranie właściwej drogi jest niesłychanie trudną rzeczą. Składa się na tę trudność mieszany poziom intelektualny zrzeszonych, brak większych skupisk, trudność wizytacji oddziałów, niesłychanie niskie wynagrodzenie i skromny budżet Związkowy.

W tych warunkach praca związkowa musi się posuwać powoli, ostrożnie, każdy krok winien być precyzyjnie obmyślany i uwzględniający skromne środki jakimi dysponuje Zarząd Główny.

Tym niemniej są pewne utarte drogi, drogi zasadnicze, nazwałbym „Ogólne" zarówno dobre w Związku Drogowców jak i np. w Związku Pocztowców", czy też „Buchalterów". Cechą charakterystyczną tych wszystkich dróg, to wypracowanie w społeczeństwie szacunku i poważania dla danej organizacji Zawodowej. Jeśli nas będą szanować, jeśli nam będą ufać niewątpliwie wysunięte przez nas żądania, czy też postulaty będą brane poważniej pod rozwagę wszechstronniej rozpatrywane z dążeniem do uwzględnienia.

To rzeczy zrozumiałe samo przez się i motywować tego nie potrzeba. Aby jednak zasłużyć na powagę i szacunek, trzeba wszakże dać znać o sobie, że my pod swoim własnym sztandarem rozwijamy się, pracujemy, pielęgnujemy wzniosłe hasła solidarności, koleżeństwa, samopomocy i służby dla Państwa. Trzeba bezwzględnie dążyć wytrwale do propagandy naszej pracy, do propagandy nietylko wśród członków Związku, ale w pierwszym rzędzie wśród szerokich warstw Społeczeństwa. Trzeba dotrzeć tam gdzie o nas głucho. Trzeba nędzą naszą, bolączkami naszemi zainteresować wszystkich tych, którzy wegetację pracownika drogowego uważają za wymysł i fantazję kierowników Organizacji.

Trzeba znaleźć środki, wyszukać taki instrument, aby nadany głos dotarł wszędzie, stał się mocarny, potężny, wszechstronny.

Równolegle z popularyzowaniem sprawy drogowej, aktualnego problemu motoryzacyjnego, musi iść popularyzowanie sprawy pracowniczej.

Musi jasna prawda, aksjomat, no wreszcie rzecz nie wymagająca argumentacji „**Nie ma dobrych dróg, bez dobrego pracownika drogowego**" stać się naprawdę hasłem wszystkich poczynań i zamierzeń, które mają na celu ruszenie wreszcie z martwego punktu problemu dróg w Polsce.

Ale mimo swej racji, takie hasło trzeba popularyzować. Inaczej trudno!!, ja osobiście nie wierzę w możliwość obrony zrzeszonych w naszym Związku i wywalczenia dla nich „jako tako" znośnej egzystencji.

A jeśli rozumowanie moje jest słuszne, to nie chowajmy głowy w piasek i przyznajmy o-

twarcie i szczerze, że ta „dziedzina pracy“ jest naprawdę zaniedbana. Znam na pamięć wszystkie trudności, które właściwie sprowadzają się do jednego mianownika: „pieniądze, pieniądze i jeszcze raz pieniądze“ ale z drugiej strony te przeciwności winny nas nie zrażać, odwrotnie spotęgować hart i pobudzić do zdwojonego wysiłku. Trzeba jeno w duszy naszej złamać pewne utarte szablonowe pojęcia, uwierzyć w potęgę zbiorowego wysiłku, a taka metoda pracy nie okaże się przerastającą nasze możliwości. Bowiem Organizacja Zawodowa to nie zrównoważony budżet, ani oszczędna gospodarka, obfita korespondencja, tysiące listów i sążniste bardzo mądre i rzadko przez kogo dokładnie czytane memoriały.

Memoriałom naszym trzeba wyrąbać drogę, abyśmy mieli tę pewność że choć w części będą uwzględnione. Ludzi zrzeszonych w naszej organizacji musimy potrafić obronić przed nędzą i wyzyskiem, droga jedyna to spopularyzowanie naszych haseł, żądań, warunków egzystencji, naszej pracy społecznej, naszych zamierzeń na przyszłość i t. p.

Społeczeństwo niechaj się dowie, że pracownicy drogowi na głuchej i zapadłej wsi, to baza wypadowa pracy społecznej. Trzeba głośno mówić, że pracownicy drogowi to ofiarne kadry L. O. P. P. straży pożarnych P. W. Zrzeszeń kombatanckich i t. p.

Trzeba bliżej zanalizować, czy ta armia rezerwowa na wypadek wojny jest należycie przeszkolona, ujęta we właściwe ramy, aby po niewczasie nie żałować improwizacji i lekceważenia tego bodaj że jednego z najważniejszych zagadnień naszej obronności.

I dlatego też winniśmy wszyscy w harmonijnym zgodnym wysiłku z planem należycie przepracowanym przystąpić do tych prac, które mają na celu jak najszerszy zakres propagandy i popularyzowania sprawy pracowników drogowych. Pamiętajmy! Budżet Związkowy, Zebranie Zarządu, polemiki i dyskusje, oraz memoriały to jeszcze nie wszystko! Ludzie nasi muszą wejść pośrednio czy też bezpośrednio do szeregu Central, nawiązać bliższy kontakt z ciałami parlamentarnymi, z prasą, ze wszystkimi skupiskami myśli ludzkiej, aby wspólnym wysiłkiem, po przez dziesiątki dróg i sposobów, setki posunięć, konferencji, rozmów, interpelacji, po przez prasę, po przez popularyzowanie naszych potrzeb, zapewnić wreszcie znośną egzystencję pokrzywdzonych pracowników drogowych. A tego ani przez jeden, ani przez dziesięć memoriałów nie będziemy w stanie uczynić.

Nie zabagniajmy wielkiej sprawy drogowej biurokratycznem ujęciem, „odwalaniem bezdusznych kawałków“, akademickiemi sporami.

Przyszłość Związku, poprawa bytu zrzeszonych to wiara we własne siły, entuzjazm, ofiarność, wielka na szeroką skalę zakrojona propaganda, to niesłychana ruchliwość jej kierowników, to ścisła współpraca z pokrewnemi związkami.

Trzeba uwierzyć wreszcie, że możemy być silni!!! Trzeba uwierzyć jeszcze dzisiaj, bo jutro może być zapóźno.

Czesław Kunicki

Trudności Pracy Zarządu Głównego

Od Walnego Zjazdu minęło 3 miesiące.

Delegaci po zgodnych obradach wybrali nowy Zarząd i rozjechali się po powiatach, uważając prawdopodobnie, że wszystko zrobili na najbliższy rok. Zarząd wybrany. Niechże tych kilku ludzi dobrej woli łamie sobie głowę nad prowadzeniem organizacji naprzód, niech martwią się o potrzebach Oddziałów i niech pracują za te Oddziały.

A rzeczą samych Oddziałów jest tylko dawać te lub inne zlecenia Zarządowi Głównemu i tylko. Powierzchownie wydaje się wszystko w porządku. W rzeczywistości tak nie jest, gdyż Zarząd Główny pozostawiony jest sam sobie. Nie jest to w porządku, gdyż Zarząd Główny poza żądaniami Oddziałów o interwencję w tych lub innych sprawach poza zarzucaniem Zarządu zapytaniami o skutkach uchwał Zjazdowych, dotyczących przedstawienia bolączek Panu Premierowi lub Panu Ministrowi Komunikacji żadnej pomocy ze strony Oddziałów nie ma.

Zarządy Oddziałów poza znikomą ilością, naogół niespełniają swego **elementarnego zadania, elementarnego obowiązku** — regularnego opłacania należnych Centrali składek.

I jak tu pracować i pracować **tylko wydajnie**, gdyż każdy krok tej pracy sądzony jest przez teren. Najmniejsze uchybienie w pracy daje żer terenowi, daje możność narzekań i nawet stawiania warunków przez Oddziały: albo Zarząd Główny robi i musi zrobić, albo w przeciwnym razie Oddział gremialnie występuje z organizacji.

To jest należyte **zrozumienie** pracy i zadań organizacji zawodowej to jest **uspołecznienie** zawodowe członków.

To jest **pomoc** w pracy Zarządowi Głównemu. To jest **moralne poparcie** poczynań Centrali.

A członkowie Zarządu Głównego nieraz zżymają się, nieraz tłumią w sobie pojawiające się zniechęcenie i łamią głowy jak to nalać z pustego.

Jak i w jaki sposób opędzić najniezbędniejsze wydatki, skąd wziąć na opłatę tych paru osób zatrudnionych w biurze?

Czy wydać „Drogowiec", czy pozostawić teren bez jedynej łączności z Zarządem? A nawet czasami — skąd wytrząsnąć pieniędzy na znaczki do listów?

Tak jest, to nie fraszki. To wszystko składa się na zniechęcenie do pracy i tylko dyscyplina organizacyjna i zrozumienie się tych ludzi każe pracę pchać dalej.

Dyscyplina organizacyjna i zrozumienie, że jednakże nie można zaprzepaścić tak wielkiej rzeczy jak własna organizacja zawodowa, jak własna wielka rodzina drogowa, mająca przed sobą wszelkie możliwości rozwoju i tylko rozwoju.

Dziwnym się wydaje stosunek wyborców do wybranych. Dziwnym się wydaje ten **obojętny stosunek** terenu do Zarządu, **ustępujący** jedynie wówczas, gdy zjawi się potrzeba jakiejkolwiek interwencji.

I gromy z jasnego nieba, jeżeli tej interwencji nie stanie się zadość. A bójcie się Boga kochani Koledzy. Zastanówcie się choć na jeden moment pomyślijcie, czy nie robicie swym **biernym postępowaniem** krzywdy i krzywdy wielkiej, nie tym wybranym przez siebie, a **organizacji**, samej **organizacji**, hamując jej normalne życie, hamując jej rozrost.

I hamując przez swą **opieszałość**, Zarząd Główny żadnych zapasów gotówkowych poza funduszem zapomogowym nie posiada.

Funduszu zapomogowego nie może ruszać, gdyż będzie to przestępstwem i nowym gromem z nieba, więc jakże ma prowadzić gospodarkę, jak ma prowadzić swą pracę, kiedy nie ma zasilenia kasy z terenu.

A to jest tylko **opieszałość** i jeszcze raz **opieszałość** Zarządów na miejscu, do obowiązków których należy ściąganie składek i regularne przekazywanie należności Zarządowi Głównemu.

I ta opieszałość nakłada swe piętno na całą pracę Zarządu Głównego. Będą usprawiedliwienia: brak czasu, gorący sezon i t. p. Dlaczegóż Zarządy, wiedząc o tym każdorocznym gorącym sezonie i braku czasu nie spowodują, jeżeli nie normalnej to ewentualnej opłaty składek z góry za parę miesięcy? To w znacznym stopniu uprościłoby pracę i Zarządów Oddziałów i dałoby możność **spokojnej pozytywnej pracy** Zarządowi Głównemu.

Stanowczo nad tym Oddziały muszą przemyśleć na miejscach i naprawić mimowolną krzywdę. Innej przyczyny w nienadsyłaniu należności nie widzimy, gdyż na Walnym Zjeździe ze strony delegatów nie padło ani jedno słowo niewiary lub zniechęcenia do Organizacji. Zresztą, jeżeli jest niewiara, jeżeli jest zniechęcenie, to należy te rzeczy stawiać otwarcie i powiedzieć, czy Oddział ma zamiar należeć do wspólnej rodziny, czy pozostawia progi tej rodziny, mając zamiar w sposób pajęczarski, korzystać bądź co bądź z dorobku tejże. Tak lub inaczej ale należy postawić sprawę otwarcie i uczciwie.

Na martwe Oddziały i martwych członków Zarząd Główny nie chce liczyć i nie ma zamiaru mieć ich w swojej ewidencji. A w tym wypadku mają głos tylko same Oddziały. Przykra to jest rzecz kiedy już nie teren narzeka na swój Zarząd, ale ten Zarząd, zawsze zaganiany, zawsze winny zaczyna narzekać na teren. To jest odwrotna strona medalu i strona jak się wydaje niezbyt miła dla terenu i niedużej ilości Zarządów regularnie wywiązujących się ze swych obowiązków. Tak... jak sobie pościelemy, — tak i wyśpimy się. Z tego też względu Prezydium Zarządu w trosce o byt organizacji wzywa członków dobrej woli i Zarządy Oddziałów o poczynienie nacisku na opieszałe Oddziały i spowodowanie normalnego i regularnego wpływu składek do Centrali, uzależniając od tego swą dalszą normalną pracę.

Najbliższa przyszłość pokaże, czy Zarząd Główny ma liczyć na pomoc terenu, czy znowu i tu pozostawiony będzie sam sobie, wyciągając z tego odpowiednie wnioski.

Pamiętajmy, że tylko w jedności jest siła.

!!! Wszyscy w szeregach Organizacji Zawodowej !!!

O naukowej Organizacji Pracy

Zagadnienie naukowej organizacji pracy (N. O. P.) stanowi temat tak obszerny, że obejmuje już obecnie sporą bibliotekę dzieł i wypracowań mimo, że zagadnienie to powstało dopiero w ostatnich latach. Szczupłe ramy niniejszego artykułu nie pozwalają na obszerniejsze ujęcie tematu, jednak uważam, że nawet powierzchowne poruszenie tej sprawy na łamach „Drogowca" wywołać może zainteresowanie a może i dyskusję wśród czytelników.

Obserwując pracę pszczół w ulu, mrówek w mrowisku, lub ptaków przy budowie gniazda względnie pająków przy przędzeniu pajęczyny, przychodzimy do przekonania, że stworzonka te pracują tak dobrze, że żadnych ulepszeń w sposobach pracy dla osiągnięcia celu nie potrzebują. I mówimy wówczas, że pszczoła lub mrówka jest idealnym robotnikiem i gdyby tylko człowiek chciał tak pracować jak oni to stworzyłby cuda. Mówimy o zamiłowaniu do pracy tych owadów lub ptaków i wytykamy człowiekowi, że w porównaniu z nimi jest skończonym leniem. Ale spójrzmy na życie i pracę roślin. Zdźbło słomy żytniej stanowi niedoścignioną dla techniki budowę o nadzwyczajnej wytrzymałości. Precyzyjnie wykonane ostrze kolców akacji głogu lub kaktusu pozostawia daleko w tyle pod względem misterności wykonania wszelkie igły zrobione ręką człowieka. I tak dalej na każdym kroku widzimy precyzyjność i dokładność pracy roślin, owadów, ptaków i t. p.

Dlaczegóż człowiek nie może tak pracować? Otóż praca pszczół przy budowie plastrów, lub ptaków przy budowie gniazd jest tylko zwykłym wyrazem zaspokojenia ich potrzeb fizjologicznych, jest pracą instynktowną, bezmyślną automatyczną. Tak samo zresztą jak budowa korony przez drzewo, zrzucenie liści w jesieni i t. p.

Człowiek również wykonuje podobną pracę z takąż samą precyzją n. p. pocenie się w czasie upałów, oddychanie, utrzymanie równowagi przy chodzeniu, przymykanie powiek przed lecącą muszką i t. p. Są to przykłady pracy człowieka automatycznej, bezmyślnej, wynikającej z naturalnych potrzeb fizjologicznych. Natomiast praca człowieka, będąca rezultatem rozumowań niedostępna jest stworzeniom niższym.

O tej właśnie pracy mam mówić. Ponieważ praca ta jak wspomniałem stanowi rezultat rozumowań, myślenia, wyciągania wniosków i wogóle pracy umysłu ludzkiego, przeto i sposoby tej pracy mogą być przemyślane lepiej i gorzej i skutki jej z tego względu mogą być lepsze i gorsze.

Dążeniem ludzi przy wykonaniu pracy zawsze było i jest osiągnięcie najlepszych skutków przy najmniejszym zużyciu energji. W jednej bajce ludowej czytamy, jak chłop z babą starali się zapędzić cielaka na dach chałupy, aby zjadł trawę, która tam wyrosła.

Kto wie czy cielak nie opłaciłby życiem zachcianki swoich gospodarzy, gdyby jakiś przechodzeń nie poradził chłopowi skosić trawę na dachu i rzucić ją cielakowi na pożarcie. Jest w tym bezwzględnie duża przesada, lecz stanowi to jaskrawą ilustrację na temat naukowej organizacji pracy. Sposobów wykonania każdej pracy mamy niezliczoną ilość. Naukowa organizacja pracy uczy jakich sposobów należy użyć w danych warunkach, aby praca dała najlepsze rezultaty, przy najmniejszym zużyciu energii. Podstawowe zasady naukowej organizacji można ująć w kilka krótkich prawideł, do których przy rozpoczęciu każdej pracy należy się zastosować. Najważniejsze zasady są:

1. dokładne określenie celu pracy,
2. zbadanie posiadanych środków i możliwości,
3. ułożenie planu pracy,
4. należyte wykorzystanie posiadanych środków i możliwości,
5. kontrola pracy w czasie jej wykonania i po ukończeniu,
6. wyciągnięcie wniosków dla przyszłej pracy.

Przed rozpoczęciem każdej czynności, należy najpierw ustalić sobie dokładnie **cel dla danej pracy** aby w czasie wykonywania nie nasuwały się żadne wątpliwości i nie miało miejsca pytanie: „a poco właściwie ja to robię?"

Mając wytknięty, konkretny cel pracy, należy ustalić, czy przy pomocy posiadanych środków da się osiągnąć ten cel. Naprzykład chcemy zbudować dom.

Do tego potrzebujemy mieć plac, materiał, narzędzia i siłę roboczą, względnie odpowiedni kapitał dla nabycia lub wynajęcia placu siły roboczej z narzędziami oraz dla zakupienia i dostawy materiałów. Jeżeli jakiegokolwiek z tych czynników budowy nie posiadamy i posiadać nie będziemy, do budowy przystępować nie należy. Jeżeli celem pracy jest przewiezienie pewnej ilości materiałów z jednego miejsca na drugie, należy ustalić, jaki sposób przewozu w danych warunkach jest najkorzystniejszy t. j. czy przewóz taczką, czy furmanką, czy samochodem, czy wodą, czy koleją czy wreszcie przeniesienie na plecach

przez robotników. Dokładne zbadanie posiadanych środków i możliwości przy ustalonym celu da możność ułożenia **planu pracy.** Jest to również bardzo ważny czynnik dla osiągnięcia należytej wydajności pracy. Kto pracuje bez planu, zmuszony jest stale dokonywać różne przeróbki i dostosowywać się w czasie pracy do stale zmieniających się warunków. Na te dostosowywania się, przeróbki i zmiany sposobów zużywa się nieprodukcyjnie moc energji i czasu, materiału i kapitału. Dokładnie opracowany plan pracy, opartej na ustalonych środkach i możliwościach, stanowi pół drogi do osiągnięcia celu pracy. Dalej należy tylko uważać aby robota postępowała zgodnie z ułożonym planem i aby posiadane środki były należycie wykorzystane.

Dla ustalenia jaką jest wydajność pracy oraz dla porównania stosunku zużytych materiałów, kapitału i energji do osiągniętego skutku służy stała kontrola pracy, która daje możność określić zgodność lub niezgodność postępu pracy z obliczeniami ujętymi planem pracy. Jeżeli zauważymy, że postęp pracy nie odpowiada ułożonemu planowi należy sprawdzić założenia planu i starać się odnaleść przyczynę odchylenia. Mogą one być spowodowane nierealnością planu lub też niewłaściwym wykorzystaniem posiadanych środków i możliwości.

W obydwu wypadkach należy niezwłocznie skorygować zauważone usterki i praca znów wróci na właściwe tory. W wypadkach przeszkód spowodowanych przez siły wyższe (vis maior) należy dążyć do usunięcia tych przeszkód bez naruszenia ogólnego planu.

Gdyby to okazało się niemożliwym należy odpowiednio skorygować plan. Po ukończeniu pracy koniecznym jest posiadanie danych, dotyczących wykonanej pracy, i dających możność dokonania szczegółowej kontroli całego przebiegu pracy w zarysach ogólnych oraz w szczegółach. Dlatego zbieranie tych danych powinno być dokonywane w ciągu całego czasu trwania pracy. Szczegółowa kontrola wykonywanej pracy stanowi cenny materiał dla wyciągnięcia wniosków, które będą nam służyć pomocą przy ułożeniu planu następnej podobnej pracy i w ten sposób, opierając się na doświadczeniach możemy stale udoskonalać stosowane przy pracy sposoby i narzędzia.

Kończąc na tym ze względu na brak miejsca łudzę się, że wrócimy do tego tematu na łamach „Drogowca“, gdyż dla nas ludzi pracy, zagadnienie naukowej organizacji zawsze będzie ciekawym i aktualnym tematem i wszelkie uwagi na ten temat będą spotykały się z dużym zainteresowaniem.

B. Zacharow

KONKURS

na stanowisko Kierownika Powiatowego Zarządu Drogowego w Śremie.

Wydział Powiatowy w Śremie (woj. poznańskie) ogłasza niniejszym konkurs na stanowisko kierownika Powiatowego Zarządu Drogowego (inżyniera drogowego)

Kandydaci ubiegający się o przyjęcie na powyższe stanowisko muszą stę wykazać ukończeniem jednej z politechnik krajowych lub zagranicznych — Wydziału budowy dróg i mostów i praktyką

Do podania należy dołączyć:

1. Życiorys
2. Dokument urodzenia
3. Dowód odbycia służby wojskowej
4. Poświadczenie obywatelstwa polskiego
5. Dyplom inżyniera
6. Dowody dotychczasowej praktyki.

Wynagrodzenie według umowy i ryczałt na rozjazdy.

Posada do objęcia w ciągu kwartału. Zastrzega się dowolny wybór kandydata.

Podania wnosić należy do Wydziału powiatowego w Śremie (woj. poznańskie) **w terminie do 10 sierpnia b. r.**

Przewodniczący Wydziału Powiatowego
(M. B. Podhorodeński)
Starosta Powiatowy

Technika sadzenia i pielęgnowania drzew przydrożnych

(ciąg dalszy artykułu „Drzewa przydrożne“ zamieszcz. w Nr. 6 „Drogowca“)

W Polsce szerokość dróg w zależności od ich kategorii (państwowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne i polne) waha się w granicach od 2-ch do 12 metrów. Drogi uporządkowane zprofilowane i okopane rowami, szerokie od 4 do 12 metrów i więcej, można zadrzewiać. Wysadzać drzewka należy po obu stronach i tylko na bankietach (koronie) drogi. Sadzone za rowami wyglądają brzydko, nie wszędzie gleba sadzić pozwala (bagna i błota), nie spełniają swego zadania w 100% i wyławiają sąsiednie grunty uprawne. Linie drzew powinny ciągnąć się prosto i być oddalone od rowów 40 c/m.

Twierdzenie, iż drzewa posadzone na bankietach drogi będą korzeniami swymi podnosić nawierzchnię i tworzyć nierówności — jest nieuzasadnione. Wprawdzie korzenie rosnąc i grubiejąc będą ziemię, znajdującą się wokoło podnosić, lecz odbywa się to tak powoli, i nieznacznie, iż nierówności, powstałe na jezdni z tego powodu będą przez częste stosunkowo remonty usuwane. I bez korzeni powstają doły, wzniesienia, które remont wyrównuje.

Sadzić drzewka można wiosną, od chwili rozmarznięcia ziemi, do czasu rozpoczęcia wegetacji; i jesienią, od połowy września do zupełnego zamarznięcia ziemi.

Przed sezonem sadzenia drzewek należy przygotować: 1) drzewka o koronach osadzonych na pniach 250 c/m wysokich, 2) pale sosnowe, proste, okorowane, grube: na 7 — 8 c/m. długie na 350 c/m i utrwalone w części doziemnej przed sadzeniem na 3—4 miesiące, smołą lub karbolineum, 3) odbijacze długie na 120 c/m, grube na 15—20 c/m i również utrwalone, 4) wiązadła ze słomy do przywiązania drzewek do pali, 5) nóż ostry do wygładzania wszelkich ran i uszkodzeń, 6) maść zrobioną z (pół na pół) krowieńca i gliny.

Na tydzień lub dwa przed sadzeniem należy wytyczyć linie i wyznaczyć miejsca na dołki pod przyszłe drzewka.

Linie wyznaczać za pomocą palików 50 cm. długich i 3 cm. grubych. W wyznaczonych miejscach należy wykopać dołki 40 cm. głębokie i 80 cm. średnicy, wyrzucając wierzchnią warstwę ziemi na jedną kupkę, spodnią na drugą. Kupki usypywać w liniach dołków. W wykopanych dołkach należy dna przekopać głęboko i dołki zaprawiać zaprawą: 1) wierzchnia warstwa ziemi (jeżeli gleba jest żyzna z natury), 2) pół kilogr. wapna (miału), 3) pół kilogr. kainitu, 4) pół kilogr. tomasówki i 5) pozostałą część ziemi, potrzebną do wypełnienia całego dołka. Mieszaninę dokładnie wymieszać, dół zapełnić, wbijając przed tym pal na 110 cm. głęboko, idealnie pionowo i równo w linii.

Jednocześnie należy wkopać odbijacze, gdyż późniejsze wkopywanie osusza glebę i szkodzi, dopiero co posadzonym drzewkom. Wkopywać należy pochyło do palika, pod kątem 45 stopni i głęboko na 60 cm. Za tydzień lub dwa, przywiezione drzewka na miejsce sadzenia trzeba zadołować, a brane do sadzenia, dokładnie obejrzeć, zauważone rany wygładzić, złamane korzenie i gałązki w koronie obciąć i cały system korzeniowy umoczyć w papce zrobionej z (pół na pół) gliny i krowieńca. Sadzić drzewka powinno 3-ch ludzi. Jeden trzyma drzewko prosto przy paliku i uważa by było posadzone normalnie — drugi robi dołek w zaprawie dla korzeni, rozkłada je na kopczyku, obsypuje miałką ziemią i dobrze w około pnia ziemię udusza. Dobrze uduszona ziemia w około zapewnia w 100% przyjęcia się drzewka. Posadzone drzewko 3-ci robotnik idąc z tyłu, przywiązuje wiązadłem ze słomy, luźno w górze do palika. Następnie robi miseczkę, jeżeli wiosną sadzimy, lub kopczyk, jeżeli jesienią. Wskazane jest wiosną sadzone drzewka podlać. Z kopczyka, przy sadzeniu jesiennym, wiosną zrobić miseczkę. Drzewkom posadzonym wiosną należy pędy boczne w koronce przyciąć do połowy, a przewdnika odciąć jedną trzecią część długości. Paliki i odbijacze należy pobielić wapnem, rzadko rozprowadzonym wodą.

Pale pionowe bielić należy tylko w środku na 1 metr długości, a odbijacze całe. Należy starać się dobierać jednakowe drzewka, pale i odbijacze, gdyż dobrane, ładnie wyglądają i zdobią drogę. Za 2—3 tygodnie, lub po dłużej padającym deszczu należy drzewka przywiązać w 2-ch miejscach wiązadłami trwalszymi. Wiążemy raz u góry 10 cm. od końca pala i drugi raz u dołu 40 cm. od ziemi. Do wiązania może służyć: wiklina, rafia, drut z korkami, łyko lipowe i t. p.

Inaczej trzeba pielęgnować drzewa dopiero

co posadzone, inaczej rosnące kilka lat a inaczej stare. Drzewka po sadzeniu, trzeba poza przycięciem, od czasu do czasu podlewać, ziemię w około pni utrzymywać czystą od chwastów i w stanie pulchnym. Pożądane jest w z ziemi spulchnionej zrobić miseczkę z wciekiem od strony jezdni. Woda spływając, zasila drzewko i przyspiesza przyjęcie. Pierwszy rok, a i następne lata trzeba, drzewka nie przywiązane do pali natychmiast przywiązać. W następnych latach drzewka zbyt ciasno przywiązane uwolnić i luźniej przywiązać. Glebę stale utrzymywać w stanie czystym i spulchnionym. W drugim, trzecim i następnym roku w czasie od połowy lutego do rozpoczęcia wegetacji należy koronki formować za pomocą cięcia. Pielęgnowane koronki są ładne i bezpieczne.

Dziko rosnącym drzewom wiatr często łamie gałęzie. Aby tego uniknąć należy korony od wczesnej młodości starannie pielęgnować i zmuszać do wzrostu prawidłowego. Przy formowaniu koron potrzebne są: nożyce (sekatory) nóż krzesak, piłeczka ogrodnicza, drabinka składana i maść sporządzona z (pół na pół) krowieńca i gliny. Drzewa starsze, zbyt cieniujące i nie foremnie rosnące można odmładzać. Przycinamy w tym celu (w lutym — marcu) wszystkie gałęzie grubsze w koronie do połowy, lub tylko jedną trzecią odcinamy. Powstałe dziuple u drzew zaniedbanych należy cementować i oczyszczać z próchna.

Egzemplarze bardzo stare, grożące wywróceniem się należy usuwać, karczując. Młode drzewka sadzić należy w miejscach nowych i inny gatunek. Na każdym 20—30 drzewie powinno się zawieszać gniazda sztuczne dla ptaków owadożernych. Ożywią one drogę i śpiewem swym uprzyjemnią ludziom podróż. Prócz tego będą chronić drzewa przed szkodnikami.

Skąd brać drzewka na drogi i komu powierzyć opiekę nad nimi?

Drzewka na drogi nadają się tylko ze szkółek fachowo prowadzonych w/g planu zadrzewienia. Najlepiej będzie, gdy każdy Zarząd Drogowy założy swoje własne szkółki. O kawałek ziemi nie trudno, a przy dobrych chęciach da się wszystko zrobić. Utrzymanie fachowca i założenie szkółki pociągnie dość znaczny wydatek. Zważywszy jednak na konieczność zadrzewienia dróg, stałe i ciągłe zapotrzebowanie drzewek, wysoką cenę drzewek, kupowanych w szkółkach handlowych, nieprzydatność drzewek kupowanych w lesie, konieczność umiejętnego sadzenia i pielęgnowania drzewostanu przy drogach — **szkółki własne**, prowadzone przez **stale zatrudnionego technika-ogrodnika** opłacą się i tylko tym sposobem zadrzewimy drogi. Pracy dla technika-ogrodnika jest dużo w powiecie. Ciągłe zadrzewianie dróg, hodowla drzewek, zadrzewienie nieużytków, upiększanie domów rządowych, samorządowych i t. d. i t. d. **Im ładniej Polskę przystroimy, tym droższa będzie naszemu sercu i tym więcej będzie poważana przez obcych.**

„Jak cię widzą, tak cię piszą“ — mówi przysłowie.

Daj Boże, aby drogi nasze stały się dobre i piękne.

Czesław Bednarczyk
Technik-ogrodnik

Dla Drogowca — Dróżnika

Od zarania odzyskania niepodległości dróżnik a właściwie jego praca, nie miała całkowitego zrozumienia i do tej chwili tego nie uzyskała. Winy w tym wypadku należy szukać tak wśród braci dróżniczej — jak i po stronie pracodawców.

Ze strony dróżników, że nie łączyli się odrazu w stowarzyszenie jakim jest obecnie Związek Zawodowy Pracowników Dróg Kołowych im. Marszałka Józefa Piłsudskiego, a wskutek czego nie mogli skutecznie bronić się i walczyć o swe prawa tak moralne jak i materialne. Pracodawcy — jak pracodawcy; gdy wykonawca — dróżnik nie mógł walczyć, będąc niezorganizowanym wykorzystywali jego siły jak tylko to można było zrobić.

Rząd regulował te bolączki przez b. M. R. P. jednakże nie były one tak dobre dla drogowca — dróżnika, gdyż oświetlenie ich doli było podawane jednostronnie przez pracodawców, bez zasięgania opinii samych dróżników nie mających swych przedstawicieli — Związku.

W roku 1925 pobory były określone okólnikiem M. R. P. Nr. XI — 1072 z dn. 6 maja —w wysokości 45 — do 60 zł. miesięcznie. W/g umowy obliczenie wysokości wynagrodzenia przyjęto w przybliżeniu za 20 dni w miesiącu; odszkodowanie za zniszczone ubranie w 2 półrocznych ratach, licząc część w naturze jak czapki, płaszcze, obuwie, co powinno być potrącone od ogólnej sumy odszkodowania.

W roku 1927 28, 30 następne okólniki M. R. P. Nr. XI. 266 XI. 2429 i XI — 4491/29, stopniowo poprawiają sytuację finansową dróżnika, gdyż

najniższe pobory wynosiły 80 zł. a najwyższe 100 zł., nie licząc 10% wysługi lat.

Rok 1931 przynosi jednak pogorszenie już doli materialnej drogowca — dróżnika, gdyż M. R. P. okólnikiem Nr. I—2970/31 z dn. 28 listopada ustala strefy drożyźniane A, B, C, które określać mają województwa.

W każdej strefie są trzy klasy, określane I instancją. Przenoszenie do klasy II następuje po 10 latach służby łącznie ze służbą wojskową, a po 18 latach — do kl. III. Wynagrodzenie zasadnicze waha się w strefie A od 60 — 80 zł. w B — 70—90 i C — 80—100 zł. Ilość godzin pracy określona przez władze I instancji i ustalona w poszczególnych miesiącach powinna wynosić 300 dni po 8 godzin — 2.400.— godz. rocznie.

Jednakowoż nawet te normy nie przez wszystkich pracodawców — Wydziały Powiatowe — są przestrzegane i norma wynagrodzeń dosięga 45 zł. miesięcznie czyli że robotnik zwykły, na którym nie ciąży żadna odpowiedzialność, zarabia więcej bo 55 do 75 zł. Tak wygląda strona materjalna drogowca — dróżnika i nie jest ona do pozazdroszczenia, zważywszy warunki pracy i odpowiedzialność szarego, mało znanego człowieka.

Gorzej przedstawia się strona moralno-prawna egzystencji. Każdy drogowiec — dróżnik jest traktowany, jako robotnik mniej lub więcej stały; o tym by był etatowym funkcjonariuszem, od samego początku odzyskania Niepodległości nie było i nie ma mowy.

Chroniony jest tylko przepisami o zatrudnieniu robotników na zasadzie obustronnej umowy, która w/g paragrafu 12 p. b. może być rozwiązana po uprzednim wypowiedzeniu na jeden miesiąc.

VIII Walny Zjazd Delegatów polecił Zarządowi Głównemu wszcząć kroki mające na celu poprawę warunków zarówno materialnych jak i prawnych.

Pobory i ich wysokość mogą być zmienione na korzyść drogowca—dróżnika specjalnym tylko okólnikiem Min. Kom., regulującym tę palącą kwestję i o ile mi jest wiadomem Zarząd Główny pewne posunięcia w tym kierunku poczynił -- z jakim skutkiem?

Jeżeli chodzi o stronę prawną, to w tym wypadku projekt ustawy o pracownikach samorządowych nie przewiduje zupełnie by drogowiec—dróżnik był zaliczony, czy to do kategorii pracowników prywatno-prawnych (kontraktowych), czy też pracowników publiczno-prawnych (etatowych).

Sprawa jest b. ważna i my drogowcy musimy dołożyć wszelkich starań, by ten palący nas problem rozwiązać po naszej myśli, gdyż w przeciwnym razie, w dalszym ciągu prawa nasze będą obcinane do niemożliwości.

A więc do walki o lepsze jutro — wszyscy musimy przyczynić się do zaliczenia dróżników—drogowców w poczet pracowników — funkcjonariuszy etatowych.

R. Dębiński

Jaką pracę chcemy widzieć w Oddziałach

Przedstawiciel Ministerstwa Komunikacji na walnym zjeździe w paru ważkich słowach wyraźnie nakreślił obowiązki organizacji względem Państwa. **Podniesienie wartości członków przez systematyczne szkolenie na perjodycznych zebraniach.**

Słuszna to i cenna uwaga nad którą przejść do porządku dziennego nie można.

Organizacja nakłada na swych członków pewne prawa i obowiązki:

Do wykonania tych obowiązków potrzebna jest energja poszczególnych Zarządów i dobre chęci ze strony samych członków Oddziałów.

Energja Zarządów winna iść w pokonywaniu trudności lokalnych, a chęci członków winne iść w kierunku zmuszania samych siebie do zbierania się raz na miesiąc, raz na kwartał dla posłuchania dla wchłonięcia w siebie tej strawy jaką przygotują Zarządy Oddziałów.

A jaką strawę winne przygotować Zarządy?

Czy my jako obywatele Państwa znamy Konstytucję i czy nie jest naszym obowiązkiem zapoznać się z podstawą istnienia Państwa?

Czy my znamy swój kraj? Nie! A czy nie jest naszym obowiązkiem chociaż by częściowo zapoznać się z tem.

Czy my znamy historję Państwa naszego od jego zaczątków do dni dzisiejszych, i czy nie jest naszym obowiązkiem jako obywateli tego Państwa znać tę historję.

Czy my, pracownicy drogowi znamy swoją dziedzinę pracy dokładnie? Czy nie należy nam uzupełniać posiadane wiadomości lub przypomnieć nie jedno zapomniane?

A praca i zadania LOPP. Ligi M. i K. PCK.

Czy my jako drogowcy znamy pracę i założenia Ligi Drogowej?

Tu już mamy cały szereg wytycznych pracy dla Zarządów Oddziałów.

Warunki terenowe nie pozwalają na zbiórki? Słusznie. Ale czy dobre chęci o których mówiliśmy wyżej i zrozumienie ze strony członków nie pokonają tej przeszkody? Napewno.

Brak czasu i zapracowanie się!?

Czy wyrozumienie i znowuż dobre chęci nie pokonają i tej przeszkody, nawet kosztem świątecznego wypoczynku dowiedzieć się o tych cudach, o których albo zupełnie nie słyszeliśmy albo zapomnieliśmy.

Brak odpowiednich prelegentów!?

Nie wątpimy, że w każdym z Oddziałów znajdzie się zapaleniec, który zechce poświęcić się sprawie oświatowej.

Jeżeli nie, proszę zwrócić się do miejscowego nauczycielstwa — pomocy nie odmówią.

Proszę zwracać się do Kierokników Zarządów Drogowych, ich zastępców — nie odmówią.

A w najgorszym wypadku proszę wziąść książeczkę profesora W. Makowskiego „Co każdy obywatel o Państwie i Konstytutcji wiedzieć powinien" napisaną prosto zrozumiale, proszę ją podzeilić na parę wykładów i tylko przeczytać uważnie na zebraniu, przedyskutować.

Czy to nie będzie już praca pożyteczna?

A Polska Macierz Szkolna zawsze ofiarna zawsze gotowa na pierwsze wezwanie przyjść z pomocą.

Ona użyczy prelegenta, który poruszy te lub inne tematy.

Tylko więcej poświęcenia się dla organizacji ze strony Zarządów, więcej chęci ze strony członków, a praca pójdzie naprzód w szybkim tempie, dając zadowolenie jednym, wiadomości drugim, a Zarządowi moralne poparcie w jego poczynaniach, gdyż praca kulturalno-oświatowa jest jednym z głównych zadań statutowych.

Przez taką mrówczą pracę dojdziemy do doskonałości, podniesiemy poziom umysłowy swych członków, a przez to samo podniesiemy wyżej i naszą organizację.

W tych wypadkach nie istnieją przeszkody terenowe, nie istnieją wogóle żadne przeszkody.

Więcej energji, więcej samozaparcia się dla sprawy ogólnej i naprzód ku lepszemu jutru naszej organizacji.

W dalszej swej pracy Zarząd Główny siłą rzeczy będąc odpowiedzialnym za tę pracę przed Oddziałami, będzie wymagał takiejże **odpowiedzialności Oddziałów** przed Zarządem Głównym.

Natomiast odprawy Wojewódzkie dadzą możność sprawdzenia czy Zarząd Główny ma zrozumienie i pomoc w terenie, czy pozostawiony sam sobie na taką pomoc liczyć nie może.

Cz. Kunicki.

Komunikat

W dniach 3 i 5 lipca r. b. Prezydium Zarządu Głównego złożyło memoriały na ręce Pana Ministra Komunikacji i Pana Ministra Spraw Wewnętrznych — poniższej treści:

W wykonaniu uchwały ósmego Walnego Zjazdu Delegatów Pracowników Dróg Kołowych R. P. w ilości 300 osób, reprezentujących 5.000 członków, zrzeszonych w Związku Zawodowym Pracowników Dróg Kołowych R. P. imienia Marszałka Józefa Piłsudskiego, Zarząd Główny Związku pozwala sobie przedłożyć Panu Ministrowi poniższy memoriał.

Służba drogowa w Polsce znajduje się dotychczas w najgorszych warunkach materialnych w porównaniu do innych funkcjonariuszy publicznych.

Biorąc pod uwagę trudne warunki pracy terenowej tej służby i rozliczne obowiązki, jak wykonywanie robót drogowych, kontrola ruchu kołowego, techniczne prace przygotowawcze i różne dorywcze polecenia władz przełożonych — wykonywane przeważnie w praktyce w okresie 10-cio. godzinnego dnia pracy — stwierdzić należy, że niżej wymienione warunki płacy nie odpowiadają żadnemu minimum egzystencji.

Redukowane od szeregu lat wynagrodzenie służby drogowej wynosi obecnie w stosunku miesięcznym: a) dla dróżników 40 — 80 zł. (nieliczny tylko odsetek pobiera w wysokości 90 — 100 zł. brutto); b) dla drogomistrzów 100 — 230 zł.; c) dla techników 120 — 260 zł.

Stan ten najdokuczliwiej odczuwają dróżnicy, szczególnie wobec wzrastającej drożyzny artykułów pierwszej potrzeby, dochodzącej do 20% cen poprzednich, wywołując wielkie rozgoryczenie wśród dróżników, co ujemnie wpływa na prace drogowe.

Zrozumiałym jest, że stojąc poniżej minimum egzystencji, wynagrodzenie służby drogowej w żadnym wypadku nie wystarcza na najskromniejsze nawet wyżywienie, nie mówiąc już o należytym ubiorze dróżników.

Taki stan rzeczy powoduje, że dróżnik, będąc siłą rzeczy stróżem porządku na drogach, przy stale wzmagającym się ruchu kołowym, wzbudza wśród przejezdnych, często turystów zagranicznych — nieufność z racji swego ubioru i uniemożliwia mu wobec tego normalne pełnienie obowiązków, jako funkcjonariusza publicznego na drogach.

Ponadto dróżnicy zmuszeni są dla obsłużenia swego odcinka drogi, pokrywać swoim kosztem kupno i utrzymanie rowerów, służących przecież

wyłącznie prawie do celów służbowych, za co nie otrzymują żadnego ekwiwalentu. Drogomistrze i technicy, którzy w celu należytego wywiązania się z obowiązków swoich posługiwać się muszą pojazdami mechanicznymi otrzymują zaledwie 10 gr. za przebyty kilometr drogi, przy czym wskutek ograniczonej liczby przejazdów tych, zupełnie niewystarczających do należytego wypełnienia swych obowiązków, pokrywają niehonorowane koszty przejazdów ponad kontyngentowych, w sprawach służbowych, z własnej kieszeni.

Zważywszy, że należyte uregulowanie uposażeń pracowników drogowych zmieni zasadniczo postęp robót i umocni kontrolę ruchu kołowego w Polsce, Zarząd Główny Związku zwraca się z gorącą prośbą do Pana Ministra, o spowodowanie zarządzeń mających na celu:

1. ustalenie minimalnego wynagrodzenia miesięcznego: a) dla dróżników w wysokości zł. 100; b) dla drogomistrzów zł. 220.—; c) dla techników zł. 300.—.

2. przyznanie ryczałtu za przejazdy służbowe: a) dla dróżników 5 zł. miesięcznie na utrzymanie roweru dla celów służbowych; b) dla drogomistrzów i techników 25 groszy za 1 klm. rzeczywiście przebytej drogi, według planu wyjazdów, ustalonego przez władze przełożone, wprowadzając tym samym w życie rozporządzenie Min. Spraw Wewn. zalecające samorządom stosowanie tych samych norm, jak dla pracowników Ministerstwa Komunikacji (Dz. U .M. K. Nr. 22 poz. 161 z dnia 6.VIII.36 r. ;

3. zaprowadzenie obowiązkowego umundurowania liniowej służby drogowej według jednolitego wzoru (w lecie drelich, w zimie mundur sukienny) z tym, że 2/3 kosztów umundurowania zimowego pokryje Ministerstwo, a 1/3 służba drogowa, podobnie, jak to stosowane jest dla służby kolejowej.

Zarząd Główny Związku, obarczony obowiązkiem starania się o los swych członków, ufny jest, że Pan Minister nie odmówi rozpatrzenia naszej prośby i jeszcze w roku bieżącym wyda odpowiednie zarządzenia, normujące warunki uposażeniowe służby drogowej, zgodnie z naszą prośbą.

Jednocześnie uprzejmie prosimy przy rozpatrywaniu niniejszego memoriału, o bezpośrednie zainteresowanie Zarządu Głównego, a to celem uzasadnienia poszczególnych punktów memoriału.

Sekretarz Zarządu Głównego
(—) Czesław Kunicki

Prezes Zarządu Głównego
(—) A. Ihnatowicz

Memoriały zostały skierowane do właściwych departamentów dla dokładnego ich przeanalizowania i sprecyzowania wniosków na mającej się odbyć konferencji z udziałem przedstawiciela Zarządu Głównego.

Z życia Oddziałów

Oddział na pow. Kolbuszowo. W dniu 3 maja 1937 r. pod przewodnictwem prezesa, Kolegi Świątka, odbyło się zebranie członków Oddziału. Kolega Świątek, jako delegat Oddziału na VIII Walny Zjazd zdał sprawozdanie ze Zjazdu, podkreślając owocne wyniki pracy ostatniego Zarządu Głównego. Po wysłuchaniu sprawozdania oraz w wyniku obszernej dyskusji na ten temat, do Związku przystąpili również wszyscy dróżnicy dróg powiatowych, którzy uprzednio wystąpili ze Związku. W zakończeniu zebrania wszyscy członkowie Oddziału w ilości 17 osób zgłosili swoje przystąpienie do „Funduszu Pośmiertnego".

Oddział na pow. Drohobycz. 13.VI.37. przy udziale 20 członków i p. drog. St. Falandyrza odbyło się nadzwyczajne zebranie członków Oddziału. P. drog. St. Falandyrz, który przewodniczył zebranym, zaznajomił członków ze statutem Kasy Oszczędnościowo - Pożyczkowej i regulaminem „Funduszu Pośmiertnego", w wyniku czego, wszyscy członkowie zgłosili udział swój do funduszu. Postanowiono następnie wystąpić do Wydziału Powiatowego z prośbą, o przesunięcie szeregu dróżników do wyższej klasy uposażenia z tytułu ukończonych przez nich 10 lat pracy. Na wniosek Kolegi Szpaniera uchwalono przekazać zł. 30.— na budowę urny, mającej być dostarczoną na Sowiniec.

Oddział na pow. Bydgoszcz. Na odbytym w dniu 4 lipca 1937 r. zebraniu postanowiono większością głosów skreślić z listy członków za niepłacenie składek następujących członków: Bronisław Kałas, Teodor Felmer, Jan Sztolin, Bolesław Przybylski, Jan Jankowski, Bolesław Woźniak, Leonard Pawlak, Jan Tarczykowski, Jan Kochański, Fabian Rutkowski, Stanisław Głowacki.

Oddział na pow. Sierpc. 9 maja 1937 roku odbyło się okresowe zebranie członków Oddziału, które zagaił prezes Kolega Zygmunt Chabowski. Pod przewodnictwem Kolegi Konstantego Puchalskiego zebrani wysłuchali sprawozdania rocznego Kolegi skarbnika, Leona Żędarskiego oraz sprawozdania przewodniczącego komisji rewizyjnej Kolegi Puchalskiego. Sprawozdanie z VIII Walnego Zjazdu złożył Kolega Chabowski. Do nowego Zarządu Oddziału wybrani zostali: kol. kol. Józef Brodowski, Franciszek Gajewski, Stanisław Reguliński, Kazimierz Czarnecki, Zygmunt Chabowski, Leon Żędarski i Franciszek Całka.

Oddział na pow. Kałusz. 7.VI.37. odbyło się zebranie Oddziału w celu przeprowadzenia wyboru nowych władz. Do Zarządu Oddziału wybrani zostali: kol. kol. prezes Ludwik Wróblewski, technik, sekretarz Kornel Kaszowski, drogomistrz, skarbnik, Aleksander Chlebkiewicz, członkowie

Zarządu: Jan Puzio i Józef Bojko. Komisja rewizyjna: przewodniczący Aleksy Sokolnik, technik członkowie komisji: Józef Rysej i Mikołaj Dołżański.

Oddział na pow. Częstochowa. W dniu 20 czerwca 1937 r. przy udziale P. inż. Jana Miedzińskiego, Kierownika Powiatowego Zarządu Drogowego oraz 39 pracowników drogowych odbyło się organizacyjne zebranie pracowników dróg kołowych na terenie powiatu Częstochowskiego. Zebranie zagaił kol. technik Tadeusz Krawczyk, powołany następnie jednogłośnie na przewodniczącego zebrania. Następnie p. Inż. Jan Miedziński w słowie wstępnym przedstawił zebranym: korzyści jakie daje Związek swym członkom, oprócz wyrobienia towarzyskiego, ma wpływ na kształtowanie ducha i charakteru, przytym zasadniczo wyrabia pod względem praktycznym, gdyż wskutek szybko płynącego życia, a z nim idącego w parze postępu Związek dając wiadomości praktyczne, uzupełnia powstałe braki, przyczyniając się przez to do rozwoju naszego Państwa. To wyrabianie się i dokształcanie zawodowo będzie urzeczywistniał i wcielał w czyn wzniosłe idee swego patrona, Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego. W końcu p. Inż. nadmienił, iż będzie współpracował ze Związkiem, służąc mu swymi wskazówkami i pomocą, życząc jednocześnie jak najpomyślniejszego rozwoju. Po zapoznaniu się ze statutem wszyscy obecni wyrazili chęć należenia do Związku. Do Zarządu Oddziału wybrani zostali: technik Tadeusz Krawczyk, technik Zbigniew Dziunikowski, Franciszek Kwietniewski, Józef Bejm, Bronisław Nabiałek, Władysław Stryjewski. Komisja rewizyjna: technik Paweł Łoginow, Antoni Popa, Józef Krzywda, Leon Brzęczek. Stworzenie Oddziału w Częstochowie jest jednym z wielu potwierdzeń o konieczności ogólnego jednoczenia się pracowników drogowych. Nowemu Oddziałowi składamy serdeczne życzenia owocnej pracy dla dobra swych członków i Organizacji.

Oddział na pow. Baranowicze. 20 czerwca 1937 roku odbyło się walne zebranie członków Oddziału. Zebrani jednominutowym milczeniem uczcili pamięć tragicznie zmarłego Dyrektora, ś. p. Siła Nowickiego. Po omówieniu regulaminu „Funduszu Pośmiertnego" wszyscy zebrani członkowie jednogłośnie do funduszu tego przystąpili. W skład nowo obranego Zarządu Oddziału weszli kol. kol.: prezes Michał Banaszek, vice-prezes Władysław Niedźwiecki, sekretarz Mikołaj Bondar, skarbnik Aleksander Bujko. Komisja rewizyjna: przewodniczący Teodor Skrypko, członkowie: Bartłomiej Paszkiewicz i Paweł Hardziej.

Oddział na pow. Śniatyń. 9.V.37 r. odbyło się przy udziale 31 kolegów zebranie członków Oddziału, któremu przewodniczył zastępca kier. P. Z. Dr. technik P. Adolf Myślik. Zebrani postanowili stworzyć na terenie Oddziału kasę samopomocy oraz niezależnie od tego przystąpić do uchwalonego przez ostatni Walny Zjazd „funduszu pośmiertnego". Podniesione przez zebranych „bolączki" załatwi Zarząd Główny i o wyniku doniesie Zarządowi Oddziału.

Oddział na pow. Włoszczowa. 21.III.37 odbyło się zwyczajne walne zebranie, na którym dokonano wyboru nowych władz Oddziału w osobach: prezes — P. Inż. Lauterbach, vice-prezes — Kazimierz Janus, sekretarz — Ignacy Rajek, skarbnik — Józef Bejm. Komisja Rewizyjna: przewodniczący—Władysław Kaczkowski, członkowie: Teofil Bysiewski, Aleksander Kiszewarski. Sekcja kult.-oświat.—Roman Drobiecki, Teodor Krajewski. Postanowiono przeprowadzać referaty sekcji kulturalno - oświatowej dwa razy do roku oraz przystąpić do kasy pośmiertnej tworzonej przez Zarząd Główny. Sprawę zaległych składek załatwiono w ten sposób, że co miesiąc wpłacać będą członkowie Oddziału składki za 2 miesiące: jedną na poczet zaległości — drugą za miesiąc bieżący.

Oddział na pow. Ostrów Mazowiecka. 14.III. 37 r. odbyło się okresowe zebranie członków Oddziału przy udziale 22 członków. W zebraniu brał udział Kierownik PZDr. P. Inż. Gołębiowski. Prezes Oddziału, kol. Walenty Wilczewski złożył sprawozdanie z działalności Oddziału za r. 1936, przedstawiając również przebieg odprawy prezesów i sekretarzy w Wilnie. Następnie przystąpiono do wyboru nowych władz Oddziału, które dały następujące wyniki: prezes — Walenty Wilczewski, vice-prezes — Karol Rutkowski, sekretarz — Jan Andryszczyk, skarbnik — Jan Piotrowski. Komisja Rewizyjna: kol. kol. drog. Konstanty Klepacki, Władysław Kostrzewa i Stanisław Kruszewski. Zebrani składają niniejszym serdeczne podziękowanie Panu Staroście Fr. Mikrowiczowi i P. Inż. J. Amonowi za otrzymane za rok 1936 premie i buty.

Oddział na pow. Rawa Mazowiecka. 6.V.37 r. odbyło się posiedzenie Zarządu Oddziału pod przewodnictwem kol. Kazimierza Zuczkowskiego. Zebrani postanowili wnieść pod uchwałę ogólnego zebrania Oddziału wystąpienie do Wydziału Powiatowego o zwrot kosztów używania rowerów w sprawach służbowych.

Oddział na pow. Sokołów Podlaski. Pod przewodnictwem dróżnika Juliana Bochowicza odbyło się organizacyjne zebranie pracowników drogowych, celem założenia Oddziału Związku. Po zapoznaniu zgromadzonych przez drog. P. Wł. Szczypienia ze statutem Związku i celem organizacji, zebrani jednogłośnie postanowili stworzyć Oddział Związku. Do władz Oddziału wybrani zostali: Edward Welsyng — prezes, Piotr Wojtemka — sekretarz, Władysław Szczypień — złożyli podziękowanie drogomistrzow kol. Władysławowi Szczypieniowi za zorganizowanie zebrania i dołożenie wszelkich starań, celem zorganizowania Oddziału Związku. Nowemu Oddziałowi składamy staropolskie „Szczęść Boże".

Oddział na pow. Nowogródek. 12.III.37 odbyło się w sali Starostwa Powiatowego w Nowogródku organizacyjne zebranie nowo powstałego Oddziału. Udział w zebraniu wzięło 41 osób. Zebranie zagaił Kierownik PZDr. w Nowogródku p. inż. Rafał Sobirajski, po czym pod przewodnictwem technika p. G. Danilewicza zebrani wyłonili władze Oddziału w osobach: prezes —

Grzegorz Danilewicz, vice-prezes Witold Romanowski, sekretarz — Wiktor Fuks, skarbnik — Mustafa Radkiewicz, członek Zarządu — Aleksander Pietkiewicz. Zastępcy: Józefa Snarska i Jerzy Szańko. Komisja Rewizyjna: Terentiusz Bulbach, Konstanty Migaj, Włodzimierz Flejta. Zastępcy: Mikołaj Sredziński i Bolesław Frąckiewicz.

Oddział na pow. Nowy Tomyśl. 14.III.37 odbyło się organizacyjne zebranie nowo powstałego Oddziału. Do władz Oddziału wybrani zostali: prezes — Stefan Wachowiak, vice-prezes — Ludwik Cybal, sekretarz — Józef Basiński, skarbnik —Stanisław Zieliński. Komisja Rewizyjna: Franciszek Barczewski, Andrzej Przybylski i Franciszek Szczepaniak. Zastępcy: Stefan Ptak i Roman Kubalczak.

Oddział na pow. Sokal. Dnia 7.III.37 odbyło się walne zebranie członków Oddziału, na którym omówiono sprawę udzielania zapomóg zwrotnych potrzebującym Kolegom z kasy Zarządu Oddziału, w wysokości zł. 25.—. Wybrano następnie władze Oddziału w osobach: prezes — Józef Popowicz, vice-prezes — Józef Smieszko, sekretarz — Edward Franus, skarbnik — Tomasz Kobyłka. Komisja Rewizyjna: kol. kol. Roman Szostak, Ludwik Kamiński i Michał Kondracki.

Nowemu Oddziałowi, przystępującemu do grona czynnych Oddziałów Związku życzymy owocnej pracy, zapewniając jednocześnie, że w swych poczynaniach mogą zawsze liczyć na pomoc i poparcie wszystkich zrzeszonych.

Oddział na pow. Ciechanów. 3.V.37 r. odbyło się zwyczajne zebranie członków Oddziału Związku w Ciechanowie. Zebranie poprzedzone obecnością w kościele i w defiladzie 3-cio Majowej

Pod przewodnictwem technika P. Smiecińskiego Leona zebrani przyjęli do wiadomości sprawozdanie z działalności ustępującego Zarządu Oddziału, jak również preliminarz wydatków na rok bieżący. Miarą zaufania, jaką cieszą się bardzo energicznie pracujący dla dobra Związku członkowie Zarządu Oddziału, jest fakt, że przy zarządzonych wyborach, zarówno Zarząd Oddziału, jak i Komisję Rewizyjną wybrano w poprzednim składzie z roku 1936 a mianowicie: kol. kol. prezes — Feliks Kowalski, vice-prezes — Adam Lipka, sekretarz — Józef Lubiński, skarbnik — Stanisław Kowalski, członkowie Zarządu: Piotr Soliwoda i Stanisław Dąbrowski. Komisja Rewizyjna kol. kol.: przewodniczący — Mieczysław Dulczak, technik, członkowie: Jan Wójcik, Antoni Szymański i zastępca Czesław Sadłowski.

W dalszym ciągu zebrania kol. Stanisław Kowalski złożył wniosek, aby nowowstępujący członkowie wpłacali sumę zł. 10.— do kasy Oddziału płatne ratami po zł. 1.— miesięcznie, a to ze względu na poniesione koszty przez dotychczasowych członków w związku z organizacją Oddziału. Wniosek przyjęto z tym, że suma powstała z tych wpłat użyta będzie na potrzeby kulturalno - oświatowe. Na wniosek przewodniczącego zebrani opodatkowali się jednorazowo na budowę komory gazowej.

W zakończeniu wybrana została delegacja w osobach kol. kol. Smiecińskiego, Feliksa Kowalskiego i Józefa Lubińskiego, która złożyć miała podziękowanie Panu Staroście Powiatowemu Dr. Tadeuszowi Oborskiemu i Kierownikowi PZDr. p. Inż. Adamowi Gajkowiczowi za troskliwą opiekę nad dróżnikami, która przejawiła się wydaniem premij i butów.

Oddział na pow. Równe. Pod przewodnictwem kol. Jana Kity, przy udziale 14 osób, odbyło się w dniu 30 maja 1937 r. nadzwyczajne zebranie członków, na którym rozpatrzono szereg aktualnych spraw związkowych. Między innymi zebrani jednogłośnie postanowili nie przystępować do uchwalonego przez ostatni Walny Zjazd „funduszu pośmiertnego", uznając, że „śmieszną" jest troska Związku o doraźną pomoc dla rodziny zmarłego, czym, zdaniem zebranych zająć się powinno Państwo — podczas, gdy za życia, pracownik drogowy wegetuje przy niskich płacach. Ponadto postanowiono zwrócić się do Zarządu Głównego o wyjednanie dla szeregu dróżników przeniesienia do wyższej grupy uposażenia z tytułu przepracowanych 10-ciu lat. W sprawie tej Zarząd Główny wystąpił już ze staraniami do odnośnych władz.

Oddział na pow. Stanisławów. W miesiącu marcu r. b. wznowił pracę Oddział Związku na powiat Stanisławów, wykazując dużą żywotność pod kierownictwem drogomistrza kol. Władysława Markiewicza. Staraniem kol. Markiewicza odbył się w dniach 9, 10 i 11 marca r. b. kurs dla dróżników, przy czym ćwiczenia w terenie prowadził kol. Markiewicz, wykłady zaś Kierownik PZDr. w Stanisławowie, P. Inż. Mackiewicz. Zarząd Oddziału Związku w Stanisławowie składa tą drogą podziękowanie Panu Vice - Staroście, Gonkowi oraz P. Kierownikowi PZDr., Inż. Mackiewiczowi, za zorganizowanie kursu, na którym dróżnicy wiele skorzystali, otrzymując przy tym strawne, w wysokości 2 zł. dziennie.

Oddział na pow. Łańcut. Przy udziale 25 członków, pod przewodnictwem drogomistrza p. Trompusa odbyło się w dniu 25.IV.37 zebranie członków. Zebrani postanowili zwrócić się do Pana Starosty z prośbą o przyznanie Oddziałowi zł. 600.— na stworzenie Kasy Samopomocy oraz do P. Kierownika PZDr., o przychylne załatwienie sprawy umundurowania, wydania broni, premii i należności za godziny nadliczbowe. W porozumieniu z P. P. drogomistrzami ustalono sposób potrącania składek na rzecz Związku. Po uchwaleniu absolutorium ustępującemu Zarządowi wybrano nowe władze Oddziału, a mianowicie: prezes — Wojciech Broż, vice-prezes — Jakób Łędowski, sekretarz — Piotr Krzywonos, skarbnik — Wojciech Jaszek. Komisja Rewizyjna — Jan Kułacz, Andrzej Cwikła, Władysław Michna.

Oddział na pow. Żywiec. W dniu 3 maja 1937 r. wznowił swą działalność Oddział Związku na powiat Żywiecki. Na odbytym w dniu tym zebraniu przy udziale p. p. technika Onyszczyszyna Aleksandra, drog. Echsteina i 28 byłych człon-

ków, pod przewodnictwem drog. kol. Berezowskiego zebrani na wniosek kol. Jana Grochowskiego jednogłośnie postanowili wznowić działalność Oddziału i nawiązać kontakt z Zarządem Głównym, celem dalszej wydajnej pracy dla dobra Państwa i zrzeszonych.

Dokonane wybory dały następujące władze Oddziału: prezes — Jan Grochowski, vice-prezes — Jan Klis, sekretarz — Jan Górny, skarbnik — Władysław Wątroba, członek Zarządu — Karol Cander, zastępcy — Franciszek Wróbel i Jan Pałława. Komisja Rewizyjna: Michał Szczelina, Jan Kania, Jakób Marszałek.

Oddział na pow. Kępno. 11 lipca 1937 r. odbyło się pod przewodnictwem Kol. Marcina Błażejewskiego zebranie pracowników drogowych powiatu Kępno. Zebrani, po wysłuchaniu sprawozdania delegata Zarządu Głównego, p. Feliksa Szultza, który zapoznał obecnych z dotychczasowymi wynikami pracy Zarządu na rzecz zrzeszonych, jednogłośnie postanowili przystąpić do Związku, wznawiając tym samym normalną współpracę Oddziału z Zarządem Głównym.

Zarządzone przez przewodniczącego zebrania wybory do Zarządu Oddziału dały następujący skład osobowy Zarządu: kol. kol. prezes Marcin Błażejewski, wice-prezes — Paweł Łagowski, sekretarz — Maksymilian Pluta, zastępca sekretarza — Wacław Sikora, skarbnik — Idzi Grell, członkowie Zarządu: kol. kol. Antoni Jański i Stanisław Woźniak.

Wznawiającemu swe prace Oddziałowi — Zarząd Główny życzy jaknajlepszych wyników, zapewniając, że we wszelkich zamierzeniach, zdążających do poprawy bytu zrzeszonych liczyć może zawsze na pomoc Zarządu Głównego.

Oddział na pow. Rawa Ruska. 4.IV.37 r. odbyło się w obecności 28 dróżników organizacyjne zebranie wznawiającego swe prace Oddziału, przy udziale Pana Starosty Powiatowego, Stanisława Hawrota, Kierownika Powiatowego Zarządu Drogowego, P. inż. Z. Neczaja Hruzewicza, oraz pp. techników: Franciszka Litwina i Teodora Suczyka i drogomistrzów pp. Tadeusza Łobody i Michała Horbowego. Wybrano władze Oddziału w osobach: prezes — Michał Toms, vice-prezes — Marcin Olecki, sekretarz—Matwij Czekan, skarbnik — Stanisław Wiszka. Komisja rewizyjna: Jan Leśko, Andrzej Darowski, Wasyl Kozij. Wznawiającemu swe prace Oddziałowi życzymy wydajnych wyników, zapewniając, że w swych zamierzeniach liczyć może zawsze na poparcie wszystkich zrzeszonych.

Zorganizowani wróżnicy powiatu Rawa Ruska tą drogą składają podziękowanie Staroście Powiatowemu, P. Stanisławowi Hawrotowi oraz Kierownikowi Powiatowego Zarządu Drogowego Panu Inżynierowi Z. Neczaj Hruziewiczowi za sprawiedliwą ocenę ciężkiej pracy dróżniczej i opiekę, jaką nad dróżnikami roztaczają, zapewniając, że w pełnym zrozumieniu potrzeby ugruntowania mocarstwowego stanowiska Polski, wytężą wszystkie siły dla podniesienia stanu odcinków drogowych, powierzonych ich pieczy.

Panom technikom: Franciszkowi Litwinowi i Teodorowi Suczykowi, jak również panom drogomistrzom: Tadeuszowi Łobodzie i Michałowi Horbowemu zorganizowani dróżnicy składają serdeczne podziękowanie za pomoc w zorganizowaniu Oddziału.

Ubezpieczenia Społeczne

a) Powszechność Ubezpieczeń Społecznych

„Aby ubezpieczenia funkcjonowały należycie, muszą one być przymusowe i powszechne. Brak przymusu ubezpieczeniowego robotników rolnych przyczynił się do pogorszenia stanu zdrowotności na wsi. Liczba pracodawców rolnych, którzy zawarli umowę z lekarzami, w zachodnich województwach wynosi 90 proc., w warszawskim i łódzkim ś7 proc., kieleckim 6 proc., białostockim 2 proc., lubelskim 60 proc., tarnopolskim 55 proc., lecz i w tych wypadkach pomoc jest często zupełnie niedostateczna, bo robotnik za często zgłaszający się o kartę porady, zostaje zwolniony, często leczy się go na miejscu środkami domowymi, do lekarza trafia niejednokrotnie robotnik, gdy jest już zapóźno. Nadzór nad tego rodzaju ozbieranie składek przedstawia najmniejsze trudności i powoduje najmniejsze koszty.

Obecna polityka społeczna w dziedzinie ubezpieczeń społecznych wymaga rewizji, należy najprędzej przejść do pełnej powszechności, obejmującej również urzędników państwowych. Państwo, w myśl Konstytucji, podpisanej przez Wielkiego Marszałka na kilka dni przed Jego zgonem, ma dążyć do zespolenia wszystkich obywateli w harmonijnym współdziałaniu na rzecz dobra powszechnego. Zespolenie wszystkich zainteresowanych obywateli zarówno pracowników jak i pracodawców, zarówno biednych jak i zamożniejszych pracowników, staje się z każdym dniem coraz bardziej koniecznym, aby uzyskać odpowiadającą naszym potrzebom i możnościom formę i owocną działalność ubezpieczeń społecznych".
opieką lekarską mają lekarze powiatowi, do których oczywiście chłop ze skargą nie pójdzie. Zasada powszechności nie obejmuje również pracowników Banku Polskiego, banków państwowych, monopoli, PKO, zarządów wielkich miast, pracowników kolejowych, pocztowych i t. d. Nadto pracownicy, pobierający wyższe wynagrodzenie, są częściowo zwolnieni od obowiązku należenia do ubezpieczeń społecznych, a przecież to wszystko są pracownicy, przedstawiający najmniejsze ryzyko ubezpieczeniowe.

Z Zagranicy

ANGLIA. W ostatnich dniach Anglia odpowiednim dekretem ustaliła podział Palestyny i utworzenie państwa Żydowskiego. Wywołało to niesłychaną burzę nie tylko wśród arabów ale i wśród żydów. I jedni i drudzy uważają się za pokrzywdzonych. Nie ulega kwestii dyskusji, że Anglii z trudnością przyjdzie załagodzić niesłychane antagonizmy między arabami i żydami.

W HISZPANII wojska powstańcze osiągnęły powodzenie przez zdobycie Bilbao, stolicy kraju Basków. Według wiadomości, pochodzących od powstańców, kilkanaście batalionów baskijskich poddało się.

Równocześnie zaszedł inny wypadek, który mógł zagrozić najpoważniejszymi następstwami flota rządowa ostrzelała okręt wojenny niemiecki „Leipzig" i jakkolwiek żaden z pocisków nie trafił, Niemcy, stosownie do ostatnio zawartej umowy zażądały wymierzenia sobie sprawiedliwości przez mocarstwa, biorące udział w blokadzie Hiszpanii t. j. Anglię, Francję, Niemcy i Włochy. Pertraktacje, ciągnące się kilka dni, nie doprowadziły do żadnego wyniku, wobec czego Niemcy i Włochy wycofują się z Komitetu nieinterwencji (niemieszanie się do wewnętrznych spraw hszpańskich), a sprawiedliwość wymierzą sobie same. Nie doszło jednak jak dotychczas do żadnych represji, może dlatego, że Anglia zagroziła, iż takie wymierzanie sobie samemu sprawiedliwości potraktuje jako akt wojenny. Okręty niemieckie i włoskie dokonywują obecnie blokady na własną rękę bez porozumiewania się z dwoma innymi państwami, co wzmaga możliwość nowego zatargu.

WE FRANCJI upadł rząd Leona Bluma socjalisty, przewodniczącego rządu t. zw. „frontu ludowego". Powodem upadku była odmowa ze strony Senatu udzielenia specjalnych pełnomocnictw do walki ze spekulacją i wywożeniem pieniędzy zagranicę. Izba Deputowanych pełnomocnictw tych udzieliła, pochodzi bowiem z powszechnych wyborów i trafniej odźwierciadla dążenia stronnictw. Senat pochodzi z wyborów pośrednich (przez samorządy) i jest dalszy od życia. Na miejsce Bluma jako premiera wstąpił radykał Chautemps (Szotą).

ROSJA. W Rosji jak to już pisaliśmy w poprzednim numerze „Drogowca", w dalszym ciągu trwają niesłychane represje. Po rozstrzelaniu marszałka Tuchaczewskiego na porządku dziennym są masowe egzekucje szczególnie wśród korpusu oficerskiego i wyższych urzędników. Ostatnio represje szczególniej dotknęły oficerów marynarki wojennej.

Równocześnie do zamieszek wewnątrz kraju na granicy rosyjsko mandżurkiej nastąpiło szereg incydentów o charakterze zbrojnym. Wtrąciła się naturalnie do tych wszystkich spraw Japonia. Stanowisko Japonii zdecydowane i silne załagodziło chwilowo powstałe graniczne nieporozumienie; nie ulega jednak kwestii dyskusji, że sytuacja jest nadal bardzo poważnie naprężona. Ognisko niepokoju i ewentualność zatargu zbrojnego przenosi się znów na Daleki Wschód.

WŁOCHY. Oprócz zaangażowania się w domowej wojnie hiszpańskiej Włochy przejawiają żywotną działalność polityczną we wszystkich posunięciach w Europie. Równocześnie Włochy kosztem olbrzymiego nakładu pieniędzy pracują nad zeuropeizowaniem życia w Abisynii. Po wybudowaniu szeregu dróg ilość samochodów zwiększyła się 40 krotnie, zbliżając się do cyfry 10.000. Wskazuje to na niesłychanie szybkie tempo tych prac i na wielkie zdolności organizacyjne faszystowskich Włoch.

CZECHOSŁOWACJA. Gdy cała opinia państw europejskich i nieeuropejskich potępiła stanowczo wypadki w Rosji Sowieckiej, napiętnując w zdecydowany sposób ostatnie egzekucje, to wyjątek w dalszym ciągu stanowi Czechosłowacja. I tak np. „Ceske Slowo" pisze: Rząd Sowiecki rozumie, że w stosunku do wewnętrznego wroga należy działać stanowczo. Rząd Sowiecki prowadzi politykę, która odpowiada realnym potrzebom kraju. Wypadki w Z. S. R. R. mówią o sile i popularności sowieckiego reżimu" i t. d.

To też prasa sowiecka celem uspokojenia, acz steroryzowanej, tem niemniej oburzonej ludności sowieckiej, przytacza głosy tylko tej prasy zagranicznej, która o krwawych wypadkach pisze w sposób przymilający się i kokietujący reżim sowiecki.

Cytowane więc są: „Humanitê", organ komunizujących francuzów, wyjątki z prasy czeskiej i z prasy rządu walenckiego (Hiszpania).

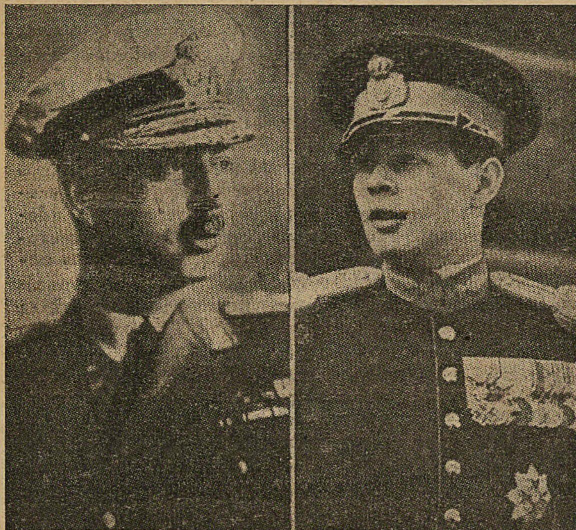
Niema dobrych dróg —
bez dobrego
pracownika drogowego

Z Kraju

Pobyt Króla Karola II w Warszawie

W dniu 26 czerwca przybył z rewizytą do Polski król rumuński, Karol II.

Król Karol zamieszkał w specjalnie odnowionym pałacu w Warszawie w Łazienkach (była letnia rezydencja ostatniego króla polskiego Stanisława Augusta).



Król rumuński Karol II *Wielki Wojewoda Michał*

Króla rumuńskiego przyjmowano niesłychanie entuzjastycznie. Po zwiedzeniu Warszawy i odebraniu defilady, król obecny był na manewrach w Biedrusku oraz otrzymał szefostwo 57 p. p.

Podczas tych uroczystości król Karol wystąpił w mundurze pułkownika wojsk polskich.

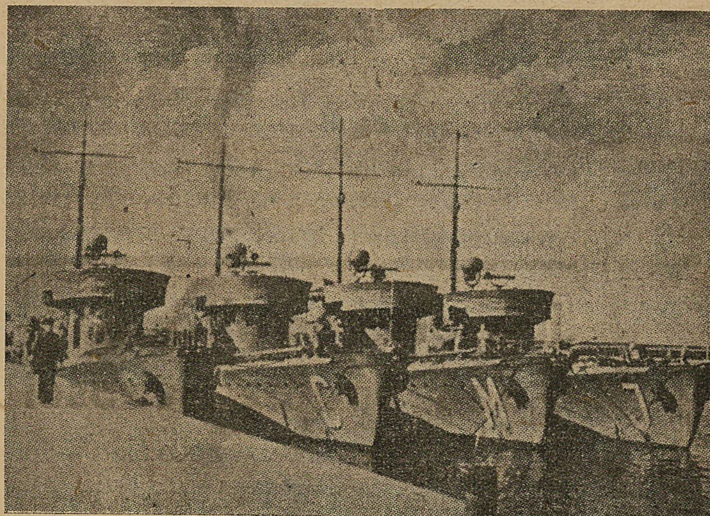
Król złożył hołd prochom Wielkiego Marszałka Piłsudskiego w Krakowie na Wawelu, oraz zwiedził wojskowe fabryki w Radomiu.

Jak zgodnie pisze prasa zagraniczna wizyta królewska wzmocniła przymierze polsko-rumuńskie. Po wizycie królewskiej wyjechał do Bukaresztu, stolicy Rumunii, nasz szef sztabu głównego, generał brygady Stachiewicz. Wskazuje to niedwuznacznie na ścisłe uzgodnienie wojskowe i współpracę sztabów generalnych.

CZĘSTOCHOWA. W Częstochowie zdarzyły się ekscesy skierowane przeciwko Żydom po zabiciu wystrzałem z rewolweru tragarza Polaka przez furmana Żyda. Część ludności oburzona tym czynem dokonała pogromu sklepów żydowskich. Dzięki energicznej akcji władz administracyjnych ekscesy nie przybrały groźniejszych form.

BUDOWA NOWEJ LINJI KOLEJOWEJ. Stosownie do naszego układu z Francją Towarzystwo budowy kolei łączącej Śląsk z Bałtykiem buduje linię kolejową między Częstochową a Siemionkowicami. Linja ta, długości 48 klm. połączona będzie z magistralą Herby — Gdynia.

SEJM. W ostatnich dniach ukończono zbieranie podpisów poselskich w sprawie zwołania nadzwyczajnej sesji. Ustawową ilość podpisów już zebrano. Powodem tej akcji był zatarg między rządem naszym a biskupem księciem Sapiehą spowodowany, jak to już piszemy, niezastosowaniem się metropolity krakowskiego do woli Pana Prezydenta R. P.



Nowowybudowane 4 trawlery polskie

PRZEDPŁATA roczna — **3,50 zł.**, kwartalna — **90 gr.**, miesięczna — **30 gr.**
Członkowie Związku otrzymują „Drogowca" bezpłatnie.
OGŁOSZENIA: Okładki: IV str. 300 zł. II i III — 250 zł., za tekstem str. 200 zł.
Ogłoszenia artykułowe i w tekście **25%** drożej.

Wydawca: **Zarz. Gł. Zw. Zaw. Prac. Dróg Koł. R.P. Im. Marsz. J. Piłsudskiego**
Redakcja i Administracja: Warszawa I, ul. Nowogrodzka 33 m. 4 tel. 7.22-32
Redaktor Naczelny i odpowiedzialny Jan Maciejowski

Zakłady Drukarskie „Kolumna", Warszawa, Nowy-Świat 39 tel. 2-78-52